Transports Canada
Rapport sur les plans et les priorités
2009-2010

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports et de l'Infrastructure

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE 1

SECTION I – APERÇU DU MINISTÈRE 3

1.1 Renseignements sommaires 3

1.1.1 Raison d'être 3

1.1.2 Responsabilités 3

1.1.3 Résultats stratégiques et architecture des activités de programme 4

Graphique n° 1 : Architecture des activités de programme de Transports Canada pour 2009-2010 5

1.1.4 Concordance des activités de programme 2008-2009 et 2009-2010 6

Graphique n° 2 : Tableau de concordance de l'Architecture des activités de programmes 7

1.2 Sommaire de la planification 8

1.2.1 Ressources financières (en millions de dollars) 8

1.2.2 Ressources humaines (Équivalents temps plein – ETP) 8

1.2.3 Tableaux récapitulatifs selon les résultats stratégiques 9

1.3 Risques et priorités ministérielles 12

1.3.1 Milieu d'exploitation 12

1.3.2 Risques liés à l'économie et à la concurrence des transports 13

1.3.3 Concilier l'expansion du secteur des transports avec l'environnement du Canada 14

1.3.4 Croissance, mondialisation et conséquences en matière de sécurité 15

1.3.5 La menace du terrorisme en constante évolution 15

1.3.6 Pressions exercées par la gouvernance 16

1.3.7 Profil de risque ministériel et changement des données démographiques de l'effectif de Transports Canada 16

1.4 Apport des priorités aux résultats stratégiques 17

Graphique n° 3 : Apport des priorités aux résultats stratégiques 18

1.5 Profil des dépenses 19

1.5.1 Évolution des dépenses ministérielles 19

Graphique n° 4 : Évolution des dépenses de Transports Canada 20

1.5.2 Répartition des ressources financières par résultat stratégique 20

Graphique n° 5 : Allocation des ressources par résultat stratégique 21

1.5.3 Postes votés et législatifs 22

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 23

2.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficient 23

2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports 24

2.1.2 Activité de programme : Portes d'entrée et corridors 25
2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport 27
2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports 29
2.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 31
2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport 32
2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport 33
2.2.3 Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport 35
2.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire 37
2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne 38
2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime 39
2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire 41
2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière 42
2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses 44
2.4 Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr 46
2.4.1 Activité de programme : Sûreté aérienne 47
2.4.2 Activité de programme : Sûreté maritime 48
2.4.3 Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal 49
2.5 Activité de programme : Services internes 52
SECTION III – INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE 53
3.1 Liste des tableaux 53
3.2 Autres points intéressants 53
INDEX 57

MESSAGE DU MINISTRE

En tant que ministre des Transports et de l'Infrastructure du Canada, je suis heureux de présenter le Rapport sur les plans et les priorités de Transports Canada pour 2009-2010. Ce rapport décrit l'engagement du Ministère à faire sa part en vue de revitaliser l'économie du Canada et de lui fournir le réseau national de transport le plus respectueux de l'environnement, le plus sécuritaire et le plus sûr qui soit.

En cette période d'incertitude, Transports Canada est bien placé pour aider à renforcer l'économie nationale et il travaillera à aider à stimuler l'économie et à créer des emplois pour les Canadiens en apportant des améliorations appréciables au réseau de transport qu'ils utilisent.

Parce que les infrastructures sont essentielles à la prospérité du pays, Transports Canada accélérera et financera des projets indispensables au moyen du plan Chantiers Canada et des nouveaux fonds qui ont été annoncés dans le budget de 2009, y compris le fonds de stimulation de l'infrastructure et le fonds pour l'infrastructure verte. Le Ministère continuera à investir dans les services ferroviaires voyageurs. Il poursuivra également ses investissements dans les portes d'entrée et les corridors commerciaux ainsi que dans les passages frontaliers essentiels, tels que celui de Windsor-Detroit, afin que les marchandises et les services canadiens parviennent aux États-Unis, en Europe et en Asie le plus rapidement possible. Il se penchera également sur les besoins grandissants en infrastructures de transport du Nord, tout en protégeant le milieu fragile de l'Arctique.

Les transports ont toujours joué un rôle important dans les activités des Canadiens qui doivent pouvoir continuer à se déplacer en toute sécurité et sans crainte pour se rendre au travail, pour transporter des marchandises et pour atteindre d'autres collectivités. C'est dans cette optique que Transports Canada fera la promotion des pratiques exemplaires pour le secteur des transports et assurera leur suivi, en mettant l'accent sur l'amélioration de la sécurité ferroviaire et de la sûreté de l'aviation.

Transports Canada, de concert avec d'autres ministères, aidera à améliorer l'état de santé général des Canadiens en instaurant des lois et en veillant à leur application afin de diminuer la pollution atmosphérique liée aux transports. Il continuera également à travailler avec ses partenaires à l'échelle internationale afin de faire face au défi que représente le réchauffement de la planète.

Transports Canada apportera des résultats concrets pour les Canadiens et il coordonnera ses efforts afin d'améliorer la prospérité, la sécurité, la sûreté, l'environnement et la qualité de vie de chacun. Ce sont là ses priorités et voici son plan d'action.

John Baird, C.P., député
Ministre des Transports et de l'Infrastructure

SECTION I – APERÇU DU MINISTÈRE

1.1 Renseignements sommaires

1.1.1 Raison d'être

Transports Canada est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, le Ministère a la responsabilité supplémentaire de veiller à la viabilité continue du réseau national des transports. À ce titre, bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de leadership afin d'assurer que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent conjointement de manière efficace.

NOTRE VISION

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

La vision d'un réseau de transport durable du Ministère, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- Niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens, grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement en fonction des besoins;
- Efficacité dans le transport des gens et des biens afin de favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- Respect du patrimoine environnemental pour les générations futures de Canadiens, grâce aux processus de planification et d'évaluation environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

1.1.2 Responsabilités

Les transports se sont avérés indispensables à l'édification du Canada en donnant accès au continent grâce à la construction des routes, des ports, des aéroports, de la voie maritime et de la route transcanadienne. Au cours des cent premières années de la Confédération, le rôle du gouvernement fédéral était de construire, d'entretenir, de subventionner et de réglementer l'infrastructure et les services requis afin de répondre aux besoins d'une nouvelle nation. La gestion du changement dans le secteur des transports a été un thème récurrent pour Transports Canada lors des dernières décennies.

Au milieu des années 80, inspiré par son document marquant *Aller sans entraves*, le Ministère a entrepris des mesures de déréglementation économique importantes dans les secteurs du transport ferroviaire, aérien et routier. Transports Canada était également un champion de l'examen des programmes au milieu des années 90 et est passé du rôle d'exploitant et de régulateur des infrastructures et services de transport essentiels avec un effectif de plus de 20 000 employés à une organisation dirigeante, de réglementation et propriétaire comportant moins de 25 p.100 de son effectif précédent. L'exploitation des ports, des aéroports, de la voie maritime et du système de navigation aérienne a été transférée à des organismes sans but lucratif, et les subventions annuelles ont été réduites d'un milliard de dollars.

En février 2006, Transports Canada est devenu partie intégrante du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, qui comprend également Infrastructure Canada, trois organismes qui fonctionnent de manière autonome, 16 sociétés d'État (p. ex. VIA Rail, Marine Atlantique) et plus d'une quarantaine d'organisations à régie partagée (p. ex. le Port de Montréal, l'Aéroport international de Vancouver). La création de ce portefeuille a fourni une occasion sans précédent d'intégrer les politiques de transport et les programmes de financement de l'infrastructure (p. ex. 2,1 milliards de dollars pour les portes d'entrée et passages frontaliers). Dans les limites de ce portefeuille, le ministre dirige une structure organisationnelle complexe, et est responsable de l'administration de plus d'une soixantaine de lois.

1.1.3 Résultats stratégiques et architecture des activités de programme

Dans le présent rapport, Transports Canada expose son plan, ses priorités et ses résultats escomptés selon la nouvelle architecture des activités de programme et le Cadre de gestion du rendement, adopté pour la première fois en 2009-2010. La nouvelle architecture des activités de programme renforce la capacité de Transports Canada d'affecter des ressources, de surveiller les résultats et de réaffecter les dépenses selon les programmes ayant la priorité la plus élevée, et de rendre compte de la vision du Ministère, en mettant l'accent sur quatre résultats stratégiques :

- un réseau de transport efficient;
- un réseau de transport respectueux de l'environnement;
- un réseau de transport sécuritaire; et
- un réseau de transport sûr.

Quinze nouvelles activités de programme s'appuient sur ces quatre résultats stratégiques, avec une activité de programme supplémentaire se rapportant aux services internes. Cette nouvelle architecture des activités de programme contribue à l'élargissement des secteurs de résultats du gouvernement du Canada pour une croissance économique forte, un marché équitable et sécurisé, une économie fondée sur l'innovation et le savoir, un environnement propre et sain et des collectivités sûres et sécuritaires.

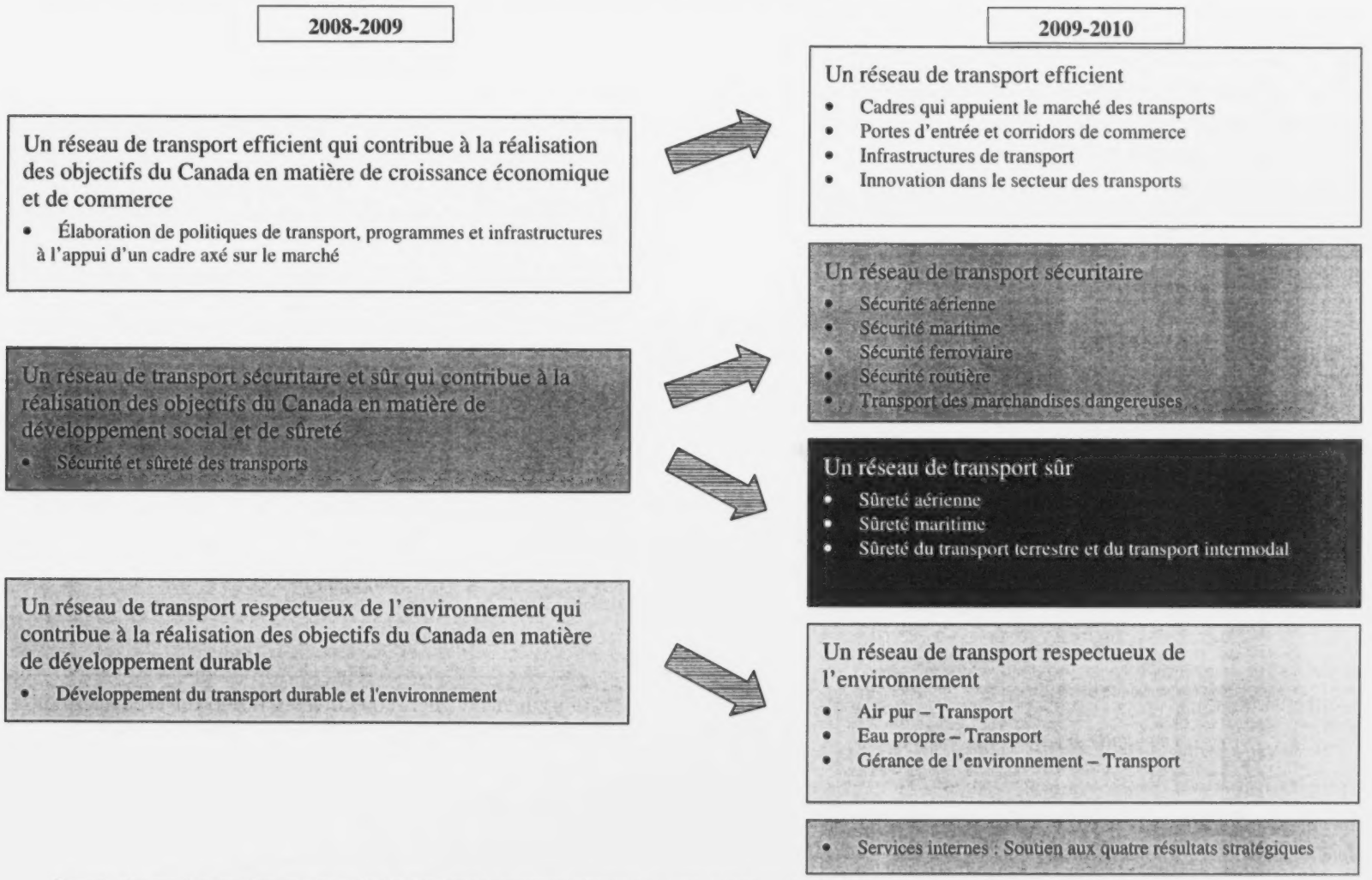
Graphique n° 1 : Architecture des activités de programme de Transports Canada pour 2009-2010

1.1.4 Concordance des activités de programme 2008-2009 et 2009-2010

Dans le passé, Transports Canada a fait état de trois résultats stratégiques, la sécurité et la sûreté étant combinées en un seul secteur de résultats. Étant donné l'importance croissante du mandat du Ministère en ce qui a trait à la sûreté, et la différence quant à la mesure du rendement en matière de sûreté, la sécurité et la sûreté sont devenues des secteurs de résultats stratégiques distincts. La formulation de tous les résultats stratégiques a aussi été simplifiée et clarifiée.

D'autres changements sont survenus dans le cadre des activités de programme. La nouvelle architecture des activités de programme ne comporte pas trois mais quinze activités de programme distinctes qui portent sur l'ensemble des politiques et programmes en matière de transport, ainsi qu'une activité de programme pour les services internes. Les activités de programme sont maintenant définies en grande partie par le mode de transport (aérien, maritime, ferroviaire, routier). Les niveaux de sous-activité de programme sont définis par fonction (régime de réglementation, surveillance, soutien des immobilisations). Nous croyons que cette nouvelle architecture des activités de programme est claire et concise, et, lorsqu'elle est combinée au nouveau cadre de mesure du rendement, le Ministère est en mesure de mieux évaluer le coût total de chaque programme et les avantages ou résultats que celui-ci offre pour les Canadiens.

Graphique n° 2 : Tableau de concordance de l'Architecture des activités de programmes



Pour de plus amples renseignements sur la distribution des ressources financières, voir le tableau de Concordance financière des activités de programmes, sur le site Web de Transports Canada.

1.2 Sommaire de la planification

1.2.1 Ressources financières (en millions de dollars)

2009-2010	2010-2011	2011-2012
1 476	1 427	1 080

Le tableau sur les ressources financières ci-dessus fournit un sommaire du total des dépenses prévues de Transports Canada pour les trois exercices à venir. Pour de plus amples renseignements sur les dépenses prévues, y compris les rajustements, consulter le site Web de Transports Canada intitulé Dépenses prévues.

1.2.2 Ressources humaines (Équivalents temps plein – ETP)

2009-2010	2010-2011	2011-2012
5 314	5 250	5 130

Le tableau sur les ressources humaines ci-dessus fournit un sommaire du total des ressources humaines prévues pour Transports Canada pour les trois exercices à venir. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le Plan intégré des ressources humaines du Ministère.

1.2.3 Tableaux récapitulatifs selon les résultats stratégiques

Résultat stratégique : Un réseau de transport efficient						
Indicateurs de rendement :			**Objectifs :**			
Niveau de productivité du secteur des transports			Accroître de 2,5 p. 100 à 5 p. 100 par rapport aux données de référence de 2009 (Indice de productivité >113 en 2014)			
Niveau de coût dans le secteur des transports			La croissance concernant les coûts unitaires ne dépasse pas 11 p. 100 sur un horizon de cinq ans par rapport aux données de référence de 2009 (Indice des coûts < 111 en 2014)			
Activité de programme[1]	**Résultats escomptés**	**Prévision des dépenses (en millions de dollars)**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**			**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
		2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
Cadres qui appuient le marché des transports	Un secteur des transports concurrentiel et viable financièrement au moyen de cadres du marché des transports efficaces	13	9	9	8	Un marché équitable et sécurisé
Portes d'entrée et corridors	Niveau accru de commerce à l'aide des portes d'entrée stratégiques et des corridors commerciaux du Canada	80	658	832	527	Croissance économique forte
Infrastructures de transport	Un réseau de transport moderne	13	48	-80	-106	Croissance économique forte
Innovation dans les transports	Un réseau de transport innovateur	13	10	9	6	Une économie fondée sur l'innovation et le savoir
Total*		**119**	**725**	**770**	**435**	

*Les chiffres ayant été arrondis, la somme des colonnes peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

[1] Pour les descriptions des activités de programme, se reporter au Budget principal des dépenses en ligne au lien suivant : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp.

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement						
Indicateurs de rendement :			**Objectifs :**			
Niveau des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports mesuré en tonnes d'équivalent de CO_2			Réduction des niveaux d'émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports conformément aux objectifs du gouvernement, tel qu'il a été établi dans *Prendre le virage*			
Niveau de polluants atmosphériques produits par le secteur des transports			Réduction du niveau de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports conformément aux objectifs à établir dans le cadre du Programme sur la qualité de l'air			
Activité de programme[1]	**Résultats escomptés**	**Prévision des dépenses (en millions de dollars)**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**			**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
		2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
Air pur – Transport	Un réseau de transport qui produit moins d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques	205	34	25	6	Un environnement propre et sain
Eau propre – Transport	Les eaux canadiennes protégées des émanations de polluants par les transports Prévention du transfert d'espèces aquatiques étrangères dans l'eau domestique au moyen de l'eau de ballast des navires	1	6	6	6	Un environnement propre et sain
Gérance de l'environnement – Transport	Transports Canada est au courant et à l'écoute des conséquences environnementales de ses activités	33	44	8	8	Un environnement propre et sain
Total*		**240**	**84**	**39**	**20**	

*Les chiffres ayant été arrondis, la somme des colonnes peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

[1] Pour les descriptions des activités de programme, se reporter au Budget principal des dépenses en ligne au lien suivant : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp.

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire	
Indicateurs de rendement :	**Objectifs :**
Nombre et taux d'accidents ou de décès par mode de transport	Maintenir ou améliorer les taux d'accidents et de décès par mode de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport
Degré de confiance du public concernant la sécurité du réseau de transport	Maintenir ou améliorer la confiance du public concernant la sécurité des transports, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport

Activité de programme[1]	Résultats escomptés	Prévision des dépenses (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
		2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
Sécurité aérienne	Un réseau d'aviation civile sécuritaire	257	241	243	240	Collectivités sûres et sécuritaires
Sécurité maritime	Un réseau de transport maritime sécuritaire	89	75	68	75	Collectivités sûres et sécuritaires
Sécurité ferroviaire	Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	30	28	28	29	Collectivités sûres et sécuritaires
Sécurité routière	Un réseau routier sécuritaire	31	35	31	29	Collectivités sûres et sécuritaires
Transport des marchandises dangereuses	Sécurité publique lors du transport des marchandises dangereuses	14	14	14	14	Collectivités sûres et sécuritaires
Total *		**420**	**393**	**384**	**387**	

*Les chiffres ayant été arrondis, la somme des colonnes peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

[1] Pour les descriptions des activités de programme, se reporter au Budget principal des dépenses en ligne au lien suivant : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp.

Résultat stratégique 4 : Un réseau de transport sûr	
Indicateurs de rendement :	**Objectifs :**
Niveau de crédibilité à l'égard de la sécurité des transports du Canada à l'échelle internationale	Aucun pays n'impose des mesures de sécurité spéciales pour les marchandises et les gens arrivant du Canada
Degré de confiance du public concernant la sécurité du réseau de transport	Maintenir ou améliorer la confiance concernant la sécurité des réseaux de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport

Activité de programme[1]	Résultats escomptés	Prévision des dépenses (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
		2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
Sûreté aérienne	Un réseau d'aviation sûr	63	62	41	43	Collectivités sûres et sécuritaires
Sûreté maritime	Un réseau de transport maritime sûr	28	29	12	16	Collectivités sûres et sécuritaires
Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal	Les exploitants du transport urbain sont au courant et adoptent de plein gré des exigences réglementaires lorsque ces dernières sont en place	78	11	7	6	Collectivités sûres et sécuritaires
Total		**169**	**102**	**60**	**65**	

*Les chiffres ayant été arrondis, la somme des colonnes peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1.3 Risques et priorités ministérielles

1.3.1 Milieu d'exploitation

Les responsabilités de Transports Canada sont assumées dans un contexte opérationnel qui comporte de nombreux services, emplois et biens importants pour les Canadiens. À titre d'exemple :

- Le secteur des transports représente environ 12 p. 100 du produit intérieur brut du Canada et déplace une valeur de plus d'un billion de dollars en marchandises sur le marché et 1,8 milliard de passagers chaque année;
- 900 000 Canadiens occupent des emplois liés au transport;

[1] Pour les descriptions des activités de programme, se reporter au Budget principal des dépenses en ligne au lien suivant : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp.

- Le vaste réseau de transport du Canada se constitue de 38 000 km de routes nationales, plus de 46 000 navires, 17,6 millions de véhicules routiers, 50 000 km de voies ferrées, 30 000 aéronefs et 1 600 aérodromes.

Puisque les transports représentent une partie aussi importante de la vie des Canadiens, le Ministère doit toujours se soucier des risques qui pourraient avoir une incidence sur ses priorités et résultats escomptés liés aux programmes. Au cours de cette période de planification, Transports Canada doit faire face à un nombre de possibilités, défis et risques considérables.

1.3.2 Risques liés à l'économie et à la concurrence des transports

La mondialisation et l'influence des nouvelles puissances économiques asiatiques transforment le processus de fabrication et la structure des échanges commerciaux du Canada. Aujourd'hui, la réussite du commerce international dépend de la production intégrée ou des chaînes de valeur qui optimisent le rendement. Cela signifie que l'accès rapide aux marchés canadiens est essentiel si le Canada veut prendre part à la production et au commerce moderne.

Le Canada fait face à des problèmes de congestion, à des contraintes liées à la capacité et à une absence d'infrastructure à plusieurs postes frontaliers principaux, notamment la côte Ouest et le passage international de Windsor-Detroit. L'approche des portes d'entrée et des corridors de Transports Canada vise à établir le Canada comme étant un choix de transport efficace et fiable afin de relier l'Amérique du Nord aux autres continents. Axée sur les systèmes, cette approche à la planification du transport tire profit de structures d'échanges commerciaux, de la géographie, de l'infrastructure et des partenariats visant à résoudre les problèmes de congestion, les pratiques non efficaces et d'autres obstacles au transport efficace des marchandises et des gens. L'amélioration des portes d'entrée et des corridors du Canada continuera d'être une priorité élevée pour le Ministère au cours des trois prochaines années.

Parmi les autres risques liés à la concurrence du Canada, mentionnons les changements à l'économie mondiale qui peuvent empêcher notre secteur des transports d'avoir accès aux nouveaux marchés ou de trouver de nouveaux investisseurs. Transports Canada fera des ententes internationales et multilatérales une priorité, en particulier celles se rapportant aux droits de services aériens, et examinera la possibilité d'une augmentation des investissements étrangers dans l'industrie du transport aérien.

Enfin, 80 p. 100 des dirigeants de multinationales croient que la piètre qualité de l'infrastructure a une incidence sur le Canada en tant que destination des investissements (voir Chantiers Canada – Une infrastructure moderne pour un Canada fort). De plus, il y a un formidable potentiel économique dans le Nord du Canada en raison de l'augmentation rapide des prix des marchandises à l'échelle internationale, mais l'absence d'infrastructures de transport compromet ce développement.

Compte tenu de la situation économique actuelle, Transports Canada, de concert avec Infrastructure Canada, mettra en place des mesures visant à accélérer l'obtention de financement et d'approbation des projets, à réduire le chevauchement d'activités liées au transport et à rationaliser les processus fédéraux relativement aux projets d'infrastructure de transport en partenariat avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux. Cela permettra aux entreprises d'économiser de l'argent, d'attirer ou de conserver les investissements dans les marchés industriels, des services et produits de base au Canada et de créer des emplois lors d'un ralentissement économique. Le Ministère appuiera également la Stratégie pour le Nord du Canada au cours des trois prochaines années en déterminant les besoins futurs en infrastructures de transport dans le Nord et en prenant des mesures visant à protéger le milieu fragile de l'Arctique.

Priorité opérationnelle n° 1 : Promouvoir le commerce et la compétitivité à l'aide du réseau de transport

Infrastructures de transport :

- ✯ Accélérer les projets actuels liés aux infrastructures de transport du plan Chantiers Canada et l'approbation de nouveaux projets
- ✯ Déterminer les besoins futurs en infrastructures de transport dans le Nord du Canada

Portes d'entrée et corridors :

- ✯ Poursuivre la mise en œuvre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique
- ✯ Élaborer et mettre en œuvre une stratégie liée à la porte continentale et au corridor de commerce Québec-Ontario ainsi qu'une stratégie liée à la porte de l'Atlantique
- ✯ Faire progresser les travaux sur le passage de Windsor-Detroit

Cadres de marché des transports :

- ✯ Conclure un accord de transport aérien entre le Canada et l'Union européenne
- ✯ Examiner la possibilité d'une augmentation des investissements étrangers dans l'industrie aérienne

1.3.3 Concilier l'expansion du secteur des transports avec l'environnement du Canada

Les Canadiens s'attendent à ce que tous les ordres de gouvernement protègent leur environnement et leur santé tout en accroissant la prospérité économique du Canada. La croissance économique est habituellement liée à la croissance du secteur des transports, laquelle peut accroître la pollution de l'air, de l'eau et par le bruit et contribuer à réduire les habitats fauniques et les terres agricoles. Le gouvernement fédéral doit favoriser la croissance économique essentielle à l'aide d'approches liées à l'environnement qui sont efficaces. Puisque le Ministère s'efforce de promouvoir le commerce et la concurrence dans le secteur des transports, il doit soupeser l'incidence complète de ses politiques et travailler avec ses partenaires afin de réduire ou d'empêcher les dommages causés à l'environnement.

Les Canadiens sont très soucieux de la qualité de l'air. Le secteur des transports est responsable d'environ 26 p. 100 de toutes les émissions de gaz à effet de serre dans ce pays. Cette question constitue un défi pour les raisons suivantes :

- il y a de nombreuses sources d'émissions liées au transport;
- la responsabilité de la réglementation des transports est partagée entre plusieurs ordres de gouvernement;

- le réseau de transport intégré de l'Amérique du Nord nécessite la coopération entre les partenaires internationaux;
- les exploitants de transport, les consommateurs et les utilisateurs doivent faire partie de la solution.

Priorité opérationnelle n° 2 : Promouvoir le Programme sur la qualité de l'air à l'aide des nouveaux règlements portant sur les émissions causées par le transport

- ★ Favoriser l'élaboration d'une norme de rendement énergétique pour les véhicules légers uniforme à l'échelle de l'Amérique du Nord
- ★ Réglementation des émissions causées par les chemins de fer
- ★ Réglementation des émissions causées par le transport maritime et aérien
- ★ Négociations portant sur les émissions produites par les secteurs aérien et maritime avec les organisations internationales

1.3.4 Croissance, mondialisation et conséquences en matière de sécurité

Un réseau de transport sécuritaire et sûr est essentiel à la concurrence économique du Canada, à la qualité de vie et aux relations avec les partenaires du commerce mondial. Le défi de Transports Canada est d'appuyer la croissance du secteur des transports dans un milieu de concurrence à l'échelle internationale, tout en continuant de réduire les taux d'accidents.

Dans le but de continuer à améliorer les normes de sécurité rigoureuses du Canada, une culture systémique en matière de sécurité plus solide ainsi qu'une reddition de comptes accrue de la part des exploitants du secteur des transports s'avèrent nécessaires à la réussite. C'est la raison pour laquelle Transports Canada, travaillant de près avec les intervenants du secteur pour tous les modes de transport, adoptera des approches innovatrices pour la gestion des risques en matière de sécurité. En particulier, la réduction des risques liés à la sécurité et l'accroissement de la responsabilisation dans l'industrie ferroviaire ainsi que la rationalisation des processus en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, constitueront des priorités pour le Ministère au cours des trois prochaines années.

Priorité opérationnelle n° 3 : Renforcer la sécurité du transport

- ★ Améliorer la sécurité ferroviaire
- ★ Rationaliser la réglementation des eaux navigables
- ★ Promouvoir les systèmes de gestion de la sécurité

1.3.5 La menace du terrorisme en constante évolution

Les événements tragiques du 11 septembre 2001, suivis des bombardements à Madrid et à Londres, ont mené à des changements concrets concernant l'approche du Canada en matière de sécurité nationale. Transports Canada devait assumer immédiatement de nouvelles responsabilités plus grandes en fait de sécurité. Le Ministère a fait appel à ses liens solides avec le secteur pour mettre en œuvre un nouveau programme de sûreté.

Les renseignements à l'échelle nationale et internationale confirment que le Canada est encore perçu comme la cible d'attaques potentielles et que les méthodes terroristes continuent d'évoluer. La possibilité d'une attaque visant notre réseau de transport compromet l'accès du Canada aux marchés continentaux. C'est la raison pour laquelle Transports Canada doit faire face à la menace du terrorisme et aux préoccupations en fait de sécurité de nos principaux partenaires commerciaux, tout en empêchant les politiques sur la sûreté de devenir des obstacles commerciaux en cette période d'incertitude économique.

Au cours des trois prochaines années, le Ministère se penchera sur le secteur de l'aviation, afin de réduire les risques prioritaires liés à la sécurité et d'harmoniser les mesures de sûreté du Canada avec celles de ses principaux partenaires à l'échelle internationale.

Priorité opérationnelle n° 4 : Renforcer la sûreté du transport

- ★ Améliorer le contrôle des passagers et des non-passagers
- ★ Mettre en œuvre le programme de contrôle de sûreté du fret aérien

1.3.6 Pressions exercées par la gouvernance

Alors que la responsabilisation, la bonne gouvernance et les pratiques de gestion efficaces font toujours partie intégrante d'assises économiques solides, leur importance pour la population canadienne est plus grande lors des périodes d'incertitude financière. En 2008-2009, Transports Canada a achevé son examen stratégique, en déterminant les façons de rationaliser ses opérations, de réorienter ses activités et de transformer son organisation afin d'offrir de meilleurs résultats pour les Canadiens. Lors de la période de planification à venir, le Ministère commencera à donner suite aux recommandations découlant de l'examen ainsi qu'à adopter des mesures afin d'intégrer et d'améliorer la gouvernance dans l'ensemble du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Priorité de gestion n° 1 : Améliorer la régie du portefeuille à l'aide de stratégies de gestion intégrée

- ★ Améliorer la gestion du portefeuille des sociétés d'État, particulièrement en ce qui concerne les défis auxquels doivent faire face la Société canadienne des postes, la Société des ponts fédéraux Limitée, Ridley Terminals Inc. et Marine Atlantique S.C.C.
- ★ Donner suite aux recommandations découlant de l'examen stratégique du Ministère, y compris l'élaboration des plans d'action
- ★ Promouvoir l'intégration en établissant des initiatives et processus conjoints avec Transports Canada et Infrastructure Canada en ce qui concerne la gouvernance, la planification ministérielle, le renouvellement de la fonction publique et la réduction de l'ensemble de règles du gouvernement

1.3.7 Profil de risque ministériel et changement des données démographiques de l'effectif de Transports Canada

Le Comité exécutif de gestion de Transports Canada utilise le Profil de risque ministériel 2008 afin de déterminer les façons de gérer et de prévenir les risques. Dans ce profil, on a établi que le capital humain et de connaissances présente le risque le plus élevé : sans aucune intervention, le Ministère ne sera pas capable d'attirer, de former et de conserver suffisamment de personnel ayant les compétences et connaissances nécessaires pour appuyer complètement et de manière efficace ses activités et responsabilités.

Transports Canada, comme le reste de la fonction publique fédérale, doit faire face à une pression considérable exercée par les ressources humaines, liée au vieillissement de l'effectif et à une pénurie d'employés plus jeunes afin de remplacer ceux qui prennent leur retraite. Ces tendances générales, de même que les risques particuliers liés à la pénurie ou au roulement élevé dans certains groupes spécialisés, déterminent les plans du Ministère pour le nouvellement de son effectif.

Le Profil de risque ministériel appuie également le processus décisionnel de l'équipe de direction de Transports Canada en ce qui concerne la planification de la vérification interne et d'autres types de planification des activités intégrée.

Tendances démographiques

- Plus de 57 p. 100 des employés de Transports Canada sont maintenant âgés de plus de 45 ans, avec une moyenne d'âge de 46 ans
- Environ 9 p. 100 des employés du Ministère ont plus de trente ans de service ouvrant droit à pension et près de 13 p. 100 sont admissibles à leur retraite
- Environ 79 p. 100 des cadres dirigeants de Transports Canada sont âgés de plus de 45 ans, avec une moyenne d'âge de 51 ans
- Environ 25 p. 100 des cadres dirigeants du Ministère sont admissibles à leur retraite en 2009

Priorité de gestion n° 2 : Appuyer le renouvellement de la fonction publique et améliorer la gestion des personnes

- ★ Mettre en œuvre le Plan d'action de Transports Canada sur le renouvellement de la fonction publique pour la planification, le recrutement, le développement et l'infrastructure habilitante
- ★ Poursuivre la mise en œuvre de la Stratégie de gestion des personnes de Transports Canada (y compris le Plan d'action sur la diversité) et le Plan intégré des ressources humaines

1.4 Apport des priorités aux résultats stratégiques

Le graphique ci-dessous illustre comment les quatre priorités opérationnelles et les deux priorités de gestion du Ministère sont liées aux résultats stratégiques de ce dernier.

Graphique n° 3 : Apport des priorités aux résultats stratégiques

Priorités opérationnelles

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient	*Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire*
Faire progresser le commerce et la compétitivité grâce au réseau de transport *En cours**	**Renforcer la sécurité du transport** *En cours**
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement	***Résultat stratégique 4 : Un réseau de transport sûr***
Faire progresser le Programme de l'air pur au moyen de règlements sur les émissions du secteur des transports *En cours**	**Renforcer la sûreté du transport** *En cours**

Priorités de gestion

Services internes (soutien aux quatre résultats stratégiques)	
Améliorer la gouvernance du portefeuille au moyen de stratégies de gestion intégrées *Nouveau*	**Soutenir le renouvellement de la fonction publique et améliorer la gestion des personnes** *Nouveau*

*Les priorités ont été renommées ou reformulées afin de correspondre à la nouvelle Architecture des activités de programme du Ministère. Cependant, les engagements et les résultats escomptés demeurent similaires à ceux des rapports des années précédentes et, par conséquent, ils sont considérés comme « en cours ».

Transports Canada, comme le reste de la fonction publique fédérale, doit faire face à une pression considérable exercée par les ressources humaines, liée au vieillissement de l'effectif et à une pénurie d'employés plus jeunes afin de remplacer ceux qui prennent leur retraite. Ces tendances générales, de même que les risques particuliers liés à la pénurie ou au roulement élevé dans certains groupes spécialisés, déterminent les plans du Ministère pour le nouvellement de son effectif.

Le Profil de risque ministériel appuie également le processus décisionnel de l'équipe de direction de Transports Canada en ce qui concerne la planification de la vérification interne et d'autres types de planification des activités intégrée.

Tendances démographiques

- Plus de 57 p. 100 des employés de Transports Canada sont maintenant âgés de plus de 45 ans, avec une moyenne d'âge de 46 ans
- Environ 9 p. 100 des employés du Ministère ont plus de trente ans de service ouvrant droit à pension et près de 13 p. 100 sont admissibles à leur retraite
- Environ 79 p. 100 des cadres dirigeants de Transports Canada sont âgés de plus de 45 ans, avec une moyenne d'âge de 51 ans
- Environ 25 p. 100 des cadres dirigeants du Ministère sont admissibles à leur retraite en 2009

Priorité de gestion n° 2 : Appuyer le renouvellement de la fonction publique et améliorer la gestion des personnes

★ Mettre en œuvre le Plan d'action de Transports Canada sur le renouvellement de la fonction publique pour la planification, le recrutement, le développement et l'infrastructure habilitante

★ Poursuivre la mise en œuvre de la Stratégie de gestion des personnes de Transports Canada (y compris le Plan d'action sur la diversité) et le Plan intégré des ressources humaines

1.4 Apport des priorités aux résultats stratégiques

Le graphique ci-dessous illustre comment les quatre priorités opérationnelles et les deux priorités de gestion du Ministère sont liées aux résultats stratégiques de ce dernier.

1.5 Profil des dépenses

Pour l'exercice financier 2009-2010, Transports Canada prévoit dépenser 1 476 millions de dollars afin d'atteindre les résultats attendus dans le cadre de ses activités de programme et de contribuer à la réalisation de ses résultats stratégiques. Ceci représente une augmentation nette de 331 millions de dollars par rapport au niveau de dépenses prévues de l'exercice financier 2008-2009 qui se sont chiffrées à 1 145 millions de dollars

La différence est liée essentiellement aux changements apportés à quelques programmes de subventions et contributions. Plus particulièrement, avec la mise en œuvre des projets du Programme pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et la continuation de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, on prévoit une augmentation des dépenses de 557 millions de dollars par rapport à celles de l'exercice 2008-2009. Cette augmentation est contrebalancée en partie par une diminution dans d'autres dépenses, dont celles pour le programme Sûreté-Transit (une réduction de 72 millions de dollars en 2009-2010 par rapport aux dépenses de l'exercice précédent), ainsi que pour le programme de remise écoAUTO (une réduction de 177 millions de dollars en 2009-2010 par rapport aux dépenses de l'exercice précédent).

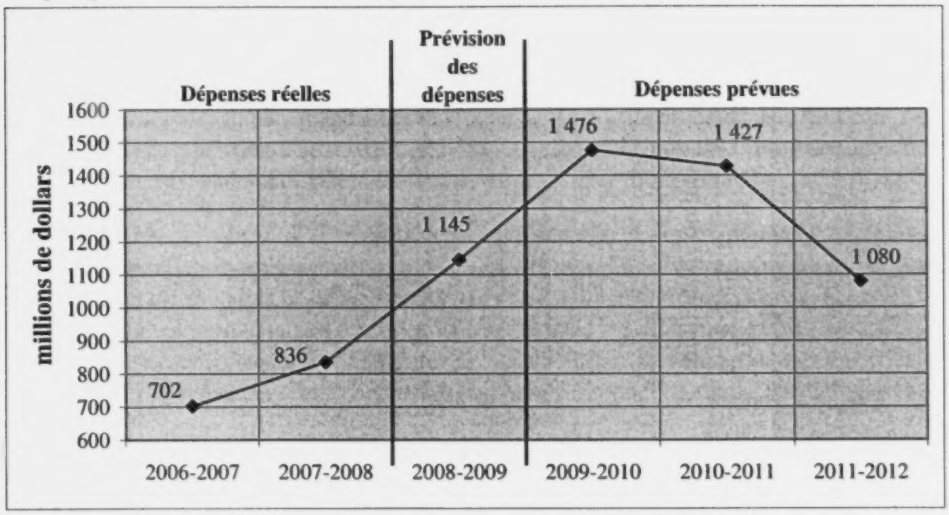
Au cours des années à venir, les dépenses générales prévues de Transports Canada devraient diminuer pour passer de 1 476 millions de dollars en 2009-2010 à un peu moins de 1 427 millions de dollars en 2010-2011, puis à 1 080 millions de dollars en 2011-2012. Ces réductions de dépenses, spécialement celles de 2011-2012, sont attribuables au fait que la réalisation de certaines grandes initiatives est presque terminée notamment celle du Programme pour les portes et corridors commerciaux, de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, du Fonds de cession des ports ainsi que les dépenses liées à la sûreté des Jeux olympiques de 2010.

En 2008, Transports Canada a effectué un examen approfondi du financement, de la pertinence et du rendement de tous ses programmes et de toutes ses dépenses afin d'assurer les résultats et l'optimisation des programmes qui sont une priorité pour les Canadiens. Les résultats de l'Examen stratégique ont été présentés au Conseil du Trésor à l'automne 2008. Transports Canada prévoit que ces résultats, ainsi que les activités de mise en œuvre connexes, seront reflétés dans les prochains rapports au Parlement.

1.5.1 Évolution des dépenses ministérielles

Le graphique n° 4 montre l'évolution des dépenses de Transports Canada (dépenses réelles, prévisions des dépenses et dépenses prévues) de 2006-2007 à 2011-2012. Il présente une augmentation graduelle des dépenses réelles allant de 702 millions de dollars en 2006-2007, à 836 millions de dollars en 2007-2008, puis à une prévision de 1 145 millions de dollars pour les dépenses de 2008-2009. L'augmentation des dépenses au cours de cette période est attribuable à certaines des principales initiatives du Ministère notamment le programme de remise écoAUTO, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le programme Sûreté-Transit. Tel qu'il est décrit au point 1.5, les dépenses prévues de Transports Canada devraient atteindre un sommet de 1 476 millions de dollars en 2009-2010 pour diminuer au cours des deux exercices financiers suivants soit à 1 427 millions de dollars en 2010-2011 et à 1 080 millions de dollars en 2011-2012.

Graphique n° 4 : Évolution des dépenses de Transports Canada



1.5.2 Répartition des ressources financières par résultat stratégique

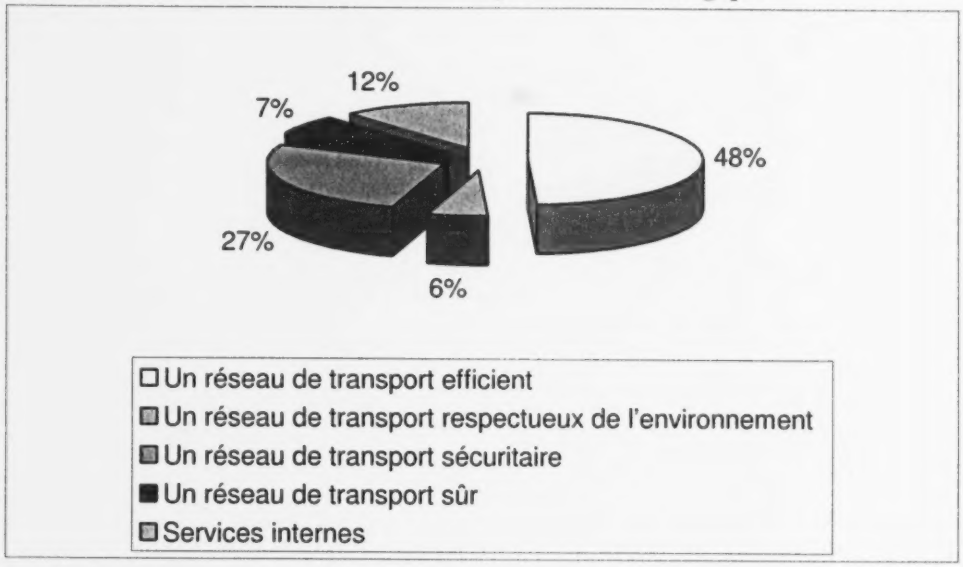
Le tableau ci-dessous montre la répartition des ressources financières selon les quatre résultats stratégiques de Transports Canada, ainsi que l'activité de programme liée aux Services internes. Pour un supplément d'information sur les dépenses de Transports Canada, y compris les ajustements faits à la suite du Budget principal des dépenses, les revenus non disponibles et une estimation du coût des services reçus à titre gracieux, consultez les Dépenses prévues sur le site Web de Transports Canada.

Résultats stratégiques (et Services internes)	Prévision des dépenses 2008-2009 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2009-2010 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2010-2011 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2011-2012 (en millions de dollars)
Un réseau de transport efficient	119	725	770	435
Un réseau de transport respectueux de l'environnement	240	84	39	20
Un réseau de transport sécuritaire	420	393	384	387
Un réseau de transport sûr	169	102	60	65
Services internes	197	172	173	173
Total[1]	**1 145**	**1 476**	**1 427**	**1 080**

[1] Les chiffres ayant été arrondis, la somme des colonnes peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tel qu'il est indiqué dans le graphique n° 5, les dépenses prévues de Transports Canada pour 2009-2010 sont consacrées principalement au résultat stratégique du réseau de transport efficient. On a déjà indiqué plus haut, au point 1.5, que ceci est attribuable en grande partie à l'augmentation des dépenses des activités de programme liées aux portes d'entrée et aux corridors.

Graphique n° 5 : Allocation des ressources par résultat stratégique



*Services internes est une activité de programme.

1.5.3 Postes votés et législatifs

Ce tableau illustre la manière dont le Parlement a approuvé les ressources de Transports Canada, et montre les changements dans les ressources provenant du budget supplémentaire des dépenses et d'autres autorités.

Poste voté ou législatif (L)[1]	Libellé tronqué du poste voté ou législatif	2008-2009 Budget principal des dépenses (en millions de dollars)	2009-2010 Budget principal des dépenses (en millions de dollars)
1	Dépenses de fonctionnement	315	331
5	Dépenses en capital	78	81
10	Subventions et contributions	472	861
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	67	66
(L)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du Detroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du Detroit de Northumberland*	55	58
(L)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent en vertu de la *Loi maritime du Canada*	42	48
(L)	Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal et pour la réfection de la voie de circulation du pont	3	3
Total pour le Ministère		**1 032**	**1 448**

[1] Les paiements statutaires de moins de 1 million de dollars n'ont pas été inclus dans ce tableau.
[2] Les chiffres ayant été arrondis, la somme des colonnes peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficient

Pour favoriser un réseau de transport efficient, Transports Canada :

- établit des cadres de marché visant à régir le comportement économique du secteur des transports (p. ex. des règles pour l'arbitrage des différends entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires);
- assume la direction des stratégies relatives aux portes d'entrée et corridors de commerce (p. ex. l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique);
- agit à titre d'administrateur des biens fédéraux liés au transport et met en œuvre des projets d'infrastructure de transport en partenariat avec les provinces, les territoires, les administrations municipales et certaines entités du secteur privé;
- stimule l'innovation (p. ex. en favorisant l'élaboration de systèmes de transport intelligents à la fine pointe de la technologie).

Les politiques, les lois et les règlements de Transports Canada favorisent un réseau de transport concurrentiel, axé sur le marché, qui encourage l'investissement du secteur privé. Ils contribuent également à assurer une bonne gouvernance et une surveillance adéquate pour maintenir l'efficacité, la fiabilité et l'accessibilité des services offerts aux entreprises et aux consommateurs canadiens.

Le Canada est un chef de file en matière d'élaboration de portes d'entrée et de corridors qui lient le commerce au transport dans une nouvelle approche axée sur les systèmes (plutôt qu'une approche modale) en matière d'élaboration de politiques de transport. Les portes d'entrée et les corridors :

- utilisent les avantages géographiques et du réseau de transport du Canada pour lui permettre d'être plus concurrentiel;
- accentuent la collaboration entre les secteurs public et privé en ce qui concerne l'investissement dans l'infrastructure;
- solidifient et accroissent les partenariats internationaux au moyen d'activités de promotion et de rayonnement.

Une infrastructure solide et moderne est essentielle pour la capacité concurrentielle et la prospérité à long terme du Canada. Le fonds de stimulation de l'infrastructure et le fonds pour l'infrastructure verte annoncés dans le budget de 2009, ainsi que le plan Chantiers Canada prouve l'engagement du gouvernement à offrir du soutien durable relativement aux infrastructures de transport existantes et nouvelles à l'échelle des provinces et des territoires. Ces initiatives permettront de créer des emplois, d'attirer des investissements et de promouvoir des méthodes de financement novatrices au moyen de partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

L'innovation est un élément clé pour atteindre les objectifs de Transports Canada et obtenir ses quatre résultats stratégiques. Puisque la connaissance et la technologie améliorent le rendement, le Ministère continuera d'accélérer la recherche et le développement et de promouvoir l'utilisation de nouvelles technologies qui appuient l'efficacité, la durabilité, la protection de la population et la sécurité. Le Ministère favorisera également une intégration accrue des systèmes de transport intelligents pour tous les modes de transport.

Pour concrétiser ce résultat, Transports Canada travaillera en collaboration avec divers intervenants qui jouent un rôle dans le réseau de transport du Canada, notamment les autres ministères, les provinces et territoires, les administrations municipales et les fournisseurs de services de transport.

2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports

Description : L'activité de programme Cadres qui appuient le marché des transports encourage l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les activités comportent l'établissement de régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs pour tous les modes de transport, la définition des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent de l'autorité du Parlement, la surveillance du réseau de transport et la représentation des intérêts du Canada auprès des tribunes internationales sur les transports et d'autres organismes internationaux.

Cadres qui appuient le marché des transports					
2009-2010		**2010-2011**		**2011-2012**	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
66	9	66	9	62	8
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un secteur des transports concurrentiel et viable d'un point de vue financier au moyen de cadres efficaces qui appuient le marché des transports		Le nombre de plaintes fondées déposées auprès de l'Office des transports du Canada relativement à la capacité à soutenir la concurrence		D'ici 2011, une réduction de 5 p. 100 du nombre de plaintes fondées déposées auprès de l'Office des transports du Canada relativement à la capacité à soutenir la concurrence	

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- ✯ Poursuivra la mise en œuvre de la politique sur le transport aérien international Ciel bleu, y compris l'accord de transport aérien global entre le Canada et l'Union européenne et conclura les négociations entourant le transport aérien avec divers partenaires. Ces négociations augmenteront le nombre de vols disponibles de façon à ce que les voyageurs et les expéditeurs aient un plus vaste choix de destinations (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 1 de Transports Canada);
- ✯ étudiera la possibilité d'accroître les limites de l'investissement étranger dans l'industrie du transport aérien. Cela pourrait donner lieu à des compagnies aériennes mieux financées et à un secteur du transport aérien plus stable (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 1 de Transports Canada);
- procédera à un examen des services de marchandises ferroviaires, qui répondra aux préoccupations des expéditeurs à propos des services ferroviaires. Cet examen rendra le réseau ferroviaire plus efficace, efficient et fiable;
- collaborera avec d'autres ministères fédéraux en vue d'éliminer les obstacles à la croissance du transport maritime à courte distance et d'optimiser le réseau canadien de transport maritime.

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce que les cadres qui appuient le marché moderne des transports :

- offrent des services de transport efficaces, concurrentiels et viables à meilleur prix aux Canadiens;
- contribuent à l'accessibilité et à la fiabilité des services de transport;
- appuient le commerce et les voyages nationaux et internationaux, tout en équilibrant les relations entre les transporteurs, les expéditeurs et les consommateurs.

2.1.2 Activité de programme : Portes d'entrée et corridors

Description : Inspiré par le Cadre de politique national sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques, l'activité de programme Portes d'entrée et corridors vise à appuyer le commerce international du Canada et les chaînes d'approvisionnement internationales en créant des réseaux de transport liés au commerce plus efficaces, fiables et homogènes au Canada. L'activité de programme a comme fonction de définir des stratégies et des cadres pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions, de favoriser les partenariats entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé, d'appuyer et de surveiller les projets qui contribuent à améliorer la capacité et l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors, d'élaborer et de mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors et d'encourager l'utilisation des portes d'entrée et des corridors.

Portes d'entrée et corridors					
2009-2010		**2010-2011**		**2011-2012**	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
51	658	51	832	39	527
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un niveau accru d'échanges commerciaux grâce aux portes d'entrée et corridors commerciaux stratégiques du Canada		Le volume et la valeur des échanges commerciaux		À confirmer, une fois que l'on aura obtenu la projection des données de référence concernant les échanges commerciaux de la part du Ministère des Affaires étrangères et du Commerce International ou du Service des délégués commerciaux	

Faits saillants de la planification

Le plan Chantiers Canada appuie la mise en œuvre de stratégies de portes d'entrée et de corridors dans certaines régions ciblées grâce à :

- son Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique de 1 milliard de dollars, axée sur le commerce international entre la région de l'Asie-Pacifique et l'Amérique du Nord;
- son Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers de 2,1 milliards de dollars, axé sur les nouvelles stratégies de portes d'entrée et les principaux postes frontaliers avec les États-Unis.

Durant la période de planification, le programme :

- ✶ élaborera et mettra en œuvre des stratégies en partenariat avec les provinces et le secteur privé relativement à la Porte d'entrée de l'Atlantique et à la Porte continentale Ontario-Québec (✶ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 1 de Transports Canada);
- ✶ poursuivra les travaux concernant un nouveau réseau de passages frontaliers internationaux pour le Corridor Windsor-Detroit en compagnie de nos partenaires ontariens et américains (✶ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 1 de Transports Canada);
- ✶ réalisera d'importants projets stratégiques d'infrastructure multimodale dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique en compagnie de nos partenaires des secteurs public et privé (✶ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 1 de Transports Canada);
- tentera de concrétiser les possibilités d'attirer des activités à valeur ajoutée et des investissements dans les secteurs complémentaires aux trois réseaux de portes d'entrée et corridors;
- approfondira les partenariats internationaux.

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce que les stratégies de portes d'entrée et de corridors :

- appuient la conservation et la création d'emplois et la prospérité;
- renforcent la capacité concurrentielle d'un point de vue commercial;
- favorisent la création de réseaux de transport commerciaux efficaces, fiables et homogènes.

2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport

Description : L'activité de programme Infrastructures de transport est responsable des infrastructures de transport au Canada, soit l'amélioration de l'efficacité et la prestation des services. Ses fonctions comprennent les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Voie maritime, Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada qui appuie les objectifs fédéraux; soutenir les services essentiels à certaines collectivités éloignées; gérer les engagements existants; et procéder à la cession des biens et donner en sous-traitance l'exploitation, au besoin.

Infrastructures de transport						
	2009-2010		**2010-2011**		**2011-2012**	
	ETP	**en millions de dollars**	**ETP**	**en millions de dollars**	**ETP**	**en millions de dollars**
Besoins de fonctionnement bruts		325		208		197
Moins le montant des loyers des aéroports et les autres recettes		-277		-288		-303
Total net [1]	**304**	**48**	**294**	**-80**	**293**	**-106**
Résultats escomptés	**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**			
Un réseau de transport moderne	L'âge moyen de l'infrastructures de transport		Réduction de l'âge moyen des routes et autoroutes de 0,5 an sur une période de 5 ans			
	La valeur des actifs routiers		Augmentation de la valeur du capital-actions brut de 2 p. 100 sur une période de 5 ans, donc d'ici 2014			

[1] Transports Canada perçoit et garde les recettes provenant des loyers des aéroports, lesquelles figurent dans l'activité de programme Infrastructures de transport. Comme ces recettes, qui sont toujours représentées par un montant négatif dans un rapport sur les plans et les priorités, sont déduites des montants positifs relatifs aux besoins de fonctionnement pour l'activité de programme, il en résulte un niveau de ressources négatif. Bien que les recettes provenant des loyers des aéroports soient utilisées pour compenser les coûts liés au transport aérien dans certaines autres activités de programme du Ministère, ce dernier a choisi, aux fins de transparence dans ses rapports, de laisser les recettes provenant des loyers des aéroports comme montant global dans l'activité de programme Infrastructures de transport.

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- continuera d'améliorer l'infrastructure de transport. Le programme :
  - ✯ déterminera et évaluera, en compagnie de nos partenaires, les nouveaux projets d'investissement dans des domaines comme le transport en commun, les autoroutes, le transport ferroviaire sur de courtes distances (y compris le transport ferroviaire voyageurs dans les régions éloignées) et le transport maritime à courte distance afin de stimuler l'activité économique (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 1 de Transports Canada),
  - ✯ poursuivra et achèvera les principaux projets stratégiques d'infrastructure de transport, notamment ceux qui relèvent du plan Chantiers Canada et des nouveaux programmes de financement des infrastructures (y compris un nouveau financement pour VIA Rail) annoncés dans le budget 2009, en collaboration avec Infrastructure Canada (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 1 de Transports Canada),
  - intégrera le processus de prise de décision dans le portefeuille pour assurer une prestation efficace et en temps opportun de fonds destinés à l'infrastructure,
  - gérera notre infrastructure existante, y compris les ponts fédéraux, de façon efficiente et efficace, tout en tenant compte de la sécurité et de la durabilité des actifs;
- ✯ déterminera les besoins éventuels d'infrastructure de transport dans le Nord canadien (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 1 de Transports Canada);
- collaborera avec des sociétés d'État et d'autres services de transport subventionnés par le gouvernement fédéral afin de cerner les besoins en matière de financement et de déterminer les stratégies pour y répondre.

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce que des ports et aéroports, des routes, des transports en commun, des lignes de chemin de fer et des ponts modernes, efficients et accessibles :

- offrent un plus grand nombre d'options en termes de mobilité;
- contribuent à une économie et une croissance plus vigoureuses dans toutes les régions.

2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports

Description : L'activité de programme Innovation dans le secteur des transports aide à rendre le réseau de transport du Canada plus concurrentiel en décelant des possibilités de partenariats et en concluant des ententes de partenariat dans le domaine de la recherche ainsi qu'en élaborant et mettant en œuvre des solutions novatrices aux défis que doit relever le réseau de transport canadien. Les fonctions exercées sont d'établir des politiques et une orientation stratégique pour la recherche et le développement (R et D), d'élaborer, de concevoir, de négocier et de gérer des programmes de recherche sur des techniques de pointe, dont les systèmes de transport intelligents, de promouvoir l'acquisition et le transfert des connaissances et l'application des technologies, d'établir des partenariats et de collaborer avec d'autres ministères, les provinces et les territoires, le milieu universitaire et un grand nombre d'autres intervenants nationaux et internationaux, au pays et à l'étranger, et d'appuyer le perfectionnement des compétences en vue de créer un effectif hautement qualifié dans le domaine des transports.

Innovation dans le secteur des transports					
2009-2010		**2010-2011**		**2011-2012**	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
45	10	44	9	43	6
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport novateur		Le nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de systèmes de transport intelligents		Le nombre sera déterminé selon le plan annuel	
		Le nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de recherche et développement		Le nombre sera déterminé selon le plan annuel	

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- élaborera une nouvelle orientation stratégique pour la recherche et le développement;
- mettra en œuvre les engagements qu'il a pris en vertu de la Stratégie nationale relative aux transports intelligents du Canada, y compris la mise à jour de l'architecture des systèmes de transport intelligents pour le Canada et l'élaboration et le soutien de projets novateurs en compagnie de partenaires;
- établira et appuiera des mesures de perfectionnement des compétences en vue de créer une main-d'œuvre hautement qualifiée dans le domaine des transports dans le cadre d'une nouvelle stratégie d'innovation.

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce que l'innovation et la technologie dans le secteur des transports permettent de rendre le réseau de transport plus :

- productif et durable;
- sécuritaire et sûr.

2.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Pour promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement, Transports Canada :

- met en œuvre le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et achève d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens;
- contribue à protéger le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports;
- s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'un environnement plus propre et plus sain.

Le secteur des transports est responsable d'environ 26 p. 100 des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada. La croissance rapide du secteur a contribué à une augmentation des émissions attribuables aux transports 50 p. 100 plus rapide que l'augmentation générale des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2006. Si l'on ne prend aucune mesure à cet égard, on prévoit que les émissions attribuables aux transports augmenteront rapidement d'ici 2020 et que les émissions attribuables aux véhicules routiers augmenteront de près de 32 p. 100 entre 2005 et 2020. Pour en arriver à un environnement plus sain, nous avons besoin d'une approche systémique, de l'engagement de tous les principaux intervenants et d'un ensemble complet de choix stratégiques.

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada :

- réglementera les émissions causées par le transport ferroviaire et le transport maritime et favorisera l'élaboration d'une norme de rendement énergétique pour les véhicules légers uniforme à l'échelle de l'Amérique du Nord;
- participera avec l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale à l'élaboration d'un plan d'action visant à réduire les émissions provenant des activités internationales liées au transport et à l'aviation;
- poursuivra ses programmes de 64 millions de dollars sur quatre ans entourant la Stratégie écoTRANSPORTS.

Les ressources hydriques du Canada représentent 7 p. 100 de l'eau potable renouvelable et 25 p. 100 des terres humides du monde entier. Transports Canada s'efforce de réduire la pollution de l'eau causée par les transports. Le Ministère continuera à mettre en œuvre ses objectifs liés à la pureté de l'eau en appuyant la Stratégie pour le Nord, ainsi qu'au moyen de mesures réglementaires et de programmes liés à la responsabilité de la pollution maritime, aux espèces envahissantes et aux eaux de ballast ainsi qu'au recyclage de navires.

Transports Canada est chargé de l'important rôle de gérance visant à s'assurer que ses terrains, ses installations et ses activités sont conformes aux lois environnementales et qu'un système de gestion environnementale est en place.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires à propos de ce résultat stratégique, veuillez consulter le site Web du Ministère à l'adresse suivante : Le transport et l'environnement.

2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport

Description : L'activité de programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le Programme de la qualité de l'air du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Les objectifs sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports, surveiller les obligations et les engagements pris dans le cadre du Programme de Air pur de Transports Canada, faire la démonstration des technologies propres du domaine des transports et en encourager l'utilisation, favoriser des pratiques exemplaires et des comportements responsables en matière d'environnement, et accroître les connaissances des intervenants et leur capacité à réduire les émissions atmosphériques.

Air pur – Transport					
2009-2010		**2010-2011**		**2011-2012**	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
98	34	99	25	32	6
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont réduites		La quantité d'émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers, mesurée en termes de tonnes d'équivalent CO_2 : par passager-km par déplacement de passager par tonne-km (marchandise)		Une amélioration de la quantité qui correspond aux objectifs établis en vertu de l'approche horizontale du gouvernement en matière d'air pur	

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- ✯ s'efforcera de mettre en œuvre une norme de rendement énergétique pour les véhicules légers uniforme à l'échelle de l'Amérique du Nord (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 2 de Transports Canada);
- ✯ s'efforcera de mettre en œuvre des règlements relativement aux émissions pour le secteur ferroviaire à partir de 2011 (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 2 de Transports Canada);
- ✯ appuiera l'élaboration de normes internationales et de pratiques recommandées en partenariat avec l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques causées par l'aviation (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 2 de Transports Canada);
- ✯ appuiera l'élaboration de normes internationales et de pratiques recommandées en partenariat avec l'Organisation maritime internationale concernant les émissions de

gaz à l'effet de serre et de polluants atmosphériques causées par le transport maritime (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 2 de Transports Canada);

✯ élaborera ou mettra en œuvre de nouvelles règles au sein du régime réglementaire intérieur du Canada afin d'appliquer les normes appropriées et les pratiques recommandées au sujet des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques adoptées par l'Organisation maritime internationale (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 2 de Transports Canada);

- travaillera avec les États-Unis à l'élaboration de règlements, similaires à ceux adoptés par l'Organisation maritime internationale, pour les navires qui servent aux échanges commerciaux intérieurs entre le Canada et les États-Unis;
- mettra en œuvre des programmes visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dans les régions urbaines causées par le transport de biens, en mettant en œuvre de nouvelles technologies et pratiques respectueuses de l'environnement, ainsi que par les véhicules personnels, au moyen de la réduction de la consommation d'essence.

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce que la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre causées par le transport :

- procurera un air plus pur, ce qui contribuera à protéger leur état de santé général;
- contribuera à réaliser les objectifs environnementaux canadiens et internationaux.

2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport

Description : Relevant de, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et des conventions internationales, l'activité de programme Eau propre – Transport contribue à protéger le milieu marin et la santé des Canadiens en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Les fonctions suivantes sont exercées : réglementer et surveiller les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglementer les eaux de ballast, et contribuer à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine.

Eau propre – Transport					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
15	6	15	6	15	6
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Protection des eaux canadiennes contre les déversements de polluants causés par les transports		Le nombre d'incidents liés à la pollution causée par des navires et le nombre de déversements d'origine inconnue détectés par année		Réduction annuelle de 2 p. 100 de la pollution causée par les déversements des navires par rapport à l'année précédente, selon les données de référence de 2003-2004	
Prévention de l'introduction d'espèces aquatiques non indigènes dans les eaux canadiennes au moyen de l'eau de ballast des navires		Le pourcentage de navires qui observent les règles en matière de déclaration relativement à l'eau de ballast		Une observation de 95 p. 100 d'ici 2015, sous réserve d'une révision une fois que les données de référence auront été établies	

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- mettra en œuvre le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* afin d'éviter l'introduction d'espèces envahissantes provenant de l'eau de ballast des navires. Cette mise en œuvre comprend la collaboration avec la Garde côtière des États-Unis et l'administration de la Voie maritime en vue de l'inspection de tous les bâtiments qui entrent dans la Voie maritime et les Grands Lacs afin d'assurer leur conformité;
- améliorera la capacité de Transports Canada à recueillir des preuves qui permettront de poursuivre avec succès les pollueurs marins surpris en train de déverser des quantités illégales d'hydrocarbures dans le milieu marin;
- réglementera et contrôlera les déversements des bâtiments marins dans le milieu marin au moyen d'inspections et du Programme national de surveillance aérienne, ainsi que d'enquêtes et de mesures d'application qui en découlent;
- réglementera et contrôlera le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures afin de s'assurer que le secteur privé maintient la capacité nécessaire pour intervenir à la suite de déversements d'hydrocarbures causés par le transport maritime;
- améliorera la durabilité environnementale liée au transport maritime dans les eaux arctiques grâce à l'expansion de l'application de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* de 100 à 200 milles marins et en rendant les comptes rendus de la circulation maritime obligatoires;
- renforcera les régimes de dédommagement concernant les dommages environnementaux attribuables à la pollution causée par les navires;

- élaborera un régime national de préparation et d'intervention relativement aux incidents concernant les substances nocives et potentiellement dangereuses;
- recueillera les données essentielles en matière de pollution marine et de sécurité maritime exigées par l'Organisation maritime internationale, Interpol et d'autres organismes nationaux et internationaux.

Avantages pour la population canadienne

Ce programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il contribue à réduire la pollution de l'eau causée par le transport et qu'il appuie des eaux plus pures, vitales pour la population et les écosystèmes.

2.2.3 Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport

Description : L'activité de programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de remplir les responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'établir un environnement plus propre et plus sain pour les Canadiens. Ces responsabilités comprennent l'élaboration d'une stratégie ministérielle de développement durable, la gestion des sites contaminés, la satisfaction des responsabilités en matière d'environnement dans les ports et les aéroports que possède ou gère Transports Canada, l'écologisation des activités de Transports Canada (interne). L'activité de programme permet d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes pour les activités de Transports Canada qui approfondissent les objectifs environnementaux et encouragent le transport durable, d'offrir un soutien fonctionnel aux évaluations environnementales, y compris pour les projets majeurs relatifs aux ressources, et de favoriser la conformité des activités de gestion de Transports Canada avec les lois environnementales, ainsi qu'avec les politiques et les pratiques exemplaires du gouvernement fédéral.

Gérance de l'environnement – Transports					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
66	44	60	8	55	8
Résultats escomptés		Indicateurs de rendement		Objectifs	
Transports Canada est au courant des répercussions de ses activités sur l'environnement et y fait attention		Le pourcentage de conformité avec les lois, règlements et lignes directrices applicables		Une conformité de 100 p. 100 avec les lois, règlements et lignes directrices applicables	

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- mettra en œuvre les principes de l'évaluation environnementale du Bureau de gestion des grands projets, ce dernier ayant pour but de simplifier les procédures d'approbation réglementaire pour les grands projets dans les secteurs des ressources naturelles;
- surveillera les activités du Ministère au moyen de son système de gestion environnementale afin de réduire au minimum les répercussions de ses propres

activités, ainsi que de celles confiées à des tierces parties, et de s'assurer que les activités du Ministère observent bel et bien les lois environnementales applicables.

Avantages pour la population canadienne

Ce programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il favorise un environnement plus propre et plus sain. Il exige que le Ministère :

- assure un rôle de gestion et de supervision environnementales sur ses terrains et dans ses installations, y compris les aéroports et les ports;
- soit au courant des répercussions de ses activités sur l'environnement et qu'il intervienne en conséquence.

2.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire

Pour favoriser un réseau de transport sécuritaire, Transports Canada :

- élabore des règlements relativement à la sécurité des transports et supervise leur mise en œuvre (p. ex. la sécurité aux passages à niveau);
- gère des programmes visant à appuyer les investissements liés à la sécurité dans les petits aéroports, à protéger les voies navigables, à homologuer et à autoriser des dispositifs de sécurité destinés aux aéronefs, aux navires et aux véhicules routiers (p. ex. l'homologation des sièges d'auto pour enfants);
- fournit des services de transport aérien pour appuyer les travaux de surveillance de la sécurité aérienne et venir en aide aux clients fédéraux et municipaux (p. ex. l'entretien et l'exploitation des hélicoptères de la Garde côtière).

Un réseau de transport sécuritaire protège ses utilisateurs contre des événements risquant de causer la mort et des blessures, des problèmes de santé ou des dommages matériels. Un tel réseau permet également la circulation efficiente des personnes et des biens, et protège l'environnement contre la pollution qui peut découler de ces événements. Il est également essentiel à la santé de la population, au maintien d'une qualité de vie élevée et à la prospérité économique.

Bien que le Canada jouisse de l'un des réseaux de transport les plus sécuritaires au monde, la croissance de la population et la mondialisation font en sorte qu'il est devenu difficile de diminuer les taux d'accidents liés au transport actuels, puisque le réseau est de plus en plus gros et complexe. Transports Canada est déterminé à favoriser la sécurité en adoptant les approches qui établissent un juste milieu entre les méthodes d'inspection et d'application traditionnelles et la méthode moderne fondée sur les risques appelée « systèmes de gestion de la sécurité ». En mettant principalement l'accent sur une introduction progressive des systèmes de gestion de la sécurité dans tous les modes de transport, les approches traditionnelles seront conservées dans les situations où elles conviennent davantage. Le Ministère continuera de mettre à jour les lois pour simplifier et harmoniser le système, de même que pour faciliter la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

Des mesures visant à renforcer les programmes de sécurité sont prévues dans plusieurs domaines. Transports Canada :

- ✶ modifiera la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et fournira du financement supplémentaire afin d'accroître la capacité de surveillance et d'application (✶ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 3 de Transports Canada);
- ✶ favorisera et fera valoir les systèmes de gestion de la sécurité afin de prévenir les risques liés à la sécurité dans le secteur des transports canadien en plein essor (✶ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 3 de Transports Canada);
- ✶ rationalisera la réglementation des eaux navigables (✶ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 3 de Transports Canada).

2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne

Description : Dans de cadre de l'activité de programme Sécurité aérienne on élabore , applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes, en harmonie avec la communauté aérienne internationale.

Sécurité aérienne					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
1 876	241	1 876	243	1 876	240
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau d'aviation civile sécuritaire		La moyenne établie sur cinq ans : nombre d'accidents par 100 000 heures de vol et selon le type d'activité		Maintenir, d'ici 2010, la moyenne de 2002 à 2007 : *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) 705 (avions de ligne)* 0,28; RAC 704 (avions de transport régional) 1,15; RAC 703 (taxis aériens) 5,47; RAC 702 (opérations de travail aérien) 3,88; RAC 604 (privé) 1,31	
		Le nombre d'accidents relativement aux vols d'entraînement et les vols récréatifs		Assurer, d'ici 2010, le maintien du nombre d'accidents : RAC 406 (formation au pilotage) 29,6; Aviation récréative 277,8 (données de référence de 2007)	
Confiance du public en matière de sécurité aérienne		Le pourcentage de Canadiens qui prétendent que le transport aérien est sécuritaire ou très sécuritaire		Obtenir, d'ici 2011, une réponse favorable de la part de 90 p. 100 des Canadiens interrogés voulant que le transport aérien soit sécuritaire ou très sécuritaire	
Pour obtenir des renseignements supplémentaires à propos des résultats, des indicateurs et des objectifs en matière de sécurité aérienne en vue d'obtenir ces résultats, veuillez consulter le lien suivant : Vol 2010.					

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- modifiera la *Loi sur l'aéronautique* afin d'y intégrer un certain nombre de dispositions liées à la sécurité. Certaines de ces dispositions procureront une protection relativement à la déclaration volontaire et non punitive nécessaire pour obtenir des renseignements sur la sécurité de la part des exploitants d'aéronefs;
- ★ continuera à mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité aérienne (★ initiative clé sous la priorité opérationnelle no 3 de Transports Canada) afin :
  - d'ajouter un niveau de réglementation supplémentaire qui oblige les détenteurs de certificat, les aéroports et les services de navigation aérienne plus modestes à gérer les risques opérationnels de manière proactive, de même qu'à observer les règlements existants;

- d'obtenir la participation des associations de l'industrie au cadre de gestion de la sécurité du milieu de l'aviation afin de pouvoir miser sur leur appui et de promouvoir une compréhension commune des règlements;

- accélérera la publication des normes et des règlements proposés afin d'améliorer les communications générales par l'entremise du Conseil consultatif sur la réglementation de l'aviation civile;
- renouvellera le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires d'ici le 31 mars 2010, pour la période allant de 2010 à 2015, contribuant ainsi à la sécurité des installations aéroportuaires pour les transporteurs aériens et les voyageurs.

Avantages pour la population canadienne

Le Canada possède l'un des programmes d'aviation les plus sécuritaires au monde et les statistiques liées aux accidents aériens poursuivent leur tendance à la baisse. Ce programme est avantageux pour la population canadienne parce qu'il réglemente l'industrie de l'aviation de façon à ce que :

- les produits aéronautiques soient conçus, fabriqués, exploités et entretenus conformément aux règlements applicables;
- les exploitants aériens disposent de l'équipement nécessaire et soient en mesure d'offrir le service;
- les équipages de conduite et les contrôleurs de la circulation aérienne soient aptes et compétents;
- les aérodromes certifiés puissent être utilisés en toute sécurité.

2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime

Description : L'activité de programme Sécurité maritime permet de protéger la vie et la santé des Canadiens en offrant un réseau de transport maritime sécuritaire et efficace. Cette activité de programme tire ses pouvoirs de nombreux textes législatifs, notamment la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur le cabotage* et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. Les objectifs poursuivis sont d'élaborer et de renforcer le cadre réglementaire de la sécurité maritime pour les navires battant pavillon canadien et étranger ainsi que pour les embarcations de plaisance, de mettre en application les conventions internationales signées par le Canada et de protéger le droit du public à naviguer dans les eaux canadiennes.

Sécurité maritime					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
658	75	658	68	658	75
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport maritime sécuritaire		Les taux d'accidents et de décès		Une réduction, d'ici 2015, de 5 p. 100 par rapport aux niveaux de 2008	
La confiance du public à l'égard du réseau de transport maritime		Le pourcentage de Canadiens qui déclarent avoir confiance en la sécurité du réseau de transport maritime		Obtenir (selon le plan stratégique), durant la période de 2010 à 2015, une réponse favorable de la part de 90 p. 100 des Canadiens interrogés voulant que les mesures de sécurité maritime soient sécuritaires ou très sécuritaires	
Pour obtenir des renseignements supplémentaires à propos des objectifs de la Sécurité maritime et de la façon dont le programme parviendra à obtenir les résultats souhaités, veuillez consulter le lien suivant : La prochaine vague : Plan stratégique de la Sécurité maritime 2003-2010.					

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- ✯ élaborera des projets de modifications à la *Loi sur la protection des eaux navigables* visant à simplifier les processus (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 3 de Transports Canada);
- ✯ mettra en œuvre les systèmes de gestion de la sécurité en œuvre en élaborant un régime complet d'inspection axé sur les risques et le rendement (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 3 de Transports Canada);
- intégrera les règlements concernant la prévention de la pollution et la gestion de l'eau de ballast dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.*

Avantages pour la population canadienne

Ce programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il réglemente l'industrie maritime de manière à ce que :

- les lois maritimes nationales et internationales soient appliquées;
- les officiers et les équipages des bâtiments commerciaux soient bien formés;
- le pilotage de navires se fasse systématiquement afin d'éviter les accidents à risques élevés;
- les bâtiments commerciaux soient enregistrés et munis d'un permis.

Par exemple, selon les données de 2007, les avantages en matière de sécurité comprennent de nouveaux records à la baisse du nombre d'accidents mettant en cause des bâtiments canadiens et du nombre d'accidents à bord de navires pour la quatrième année de suite et 50 p. 100 moins de décès que la moyenne des cinq années précédentes.

2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire

Description : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'activité de programme Sécurité ferroviaire permet l'élaboration, la mise en œuvre et la promotion des politiques, des règlements, des normes et de la recherche en matière de sécurité. Elle permet d'assurer la surveillance de l'industrie ferroviaire, d'encourager la sécurité publique aux passages à niveau et de déceler les risques d'intrusion. Des fonds sont également fournis pour accroître la sécurité aux passages à niveau.

Sécurité ferroviaire					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
168	28	168	28	168	29

Résultats escomptés	Indicateurs de rendement	Objectifs
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Le nombre et les taux d'accidents et de décès	Réduction de 5 p. 100 des taux d'accidents selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2009-2010
	Les taux d'incidents	Réduction de 5 p. 100 des taux d'incidents selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2009-2010
	Le niveau de confiance du public	Obtenir, d'ici 2011, une réponse favorable de la part de 90 p. 100 des Canadiens interrogés voulant que les mesures de sécurité ferroviaire soient sécuritaires ou très sécuritaires

Pour obtenir des renseignements supplémentaires à propos des orientations stratégiques de l'activité de programme et des secteurs de résultats clés, veuillez consulter le lien suivant : En voiture : Sécurité ferroviaire – Plan stratégique 2005 - 2010.

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- ✯ déposera des modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 3 de Transports Canada);
- ✯ cherchera à obtenir du financement supplémentaire en vue d'accroître la capacité de surveillance et d'application dans le but d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 3 de Transports Canada);

- mettra en œuvre les recommandations du Comité consultatif de l'examen de la *Loi sur las sécurité ferroviaire* et du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, par l'entremise des divers groupes de travail mixtes composés de représentants de Transports Canada, de l'industrie et des syndicats, particulièrement dans les domaines des systèmes de gestion de la sécurité, de l'environnement, des consultations ainsi que de la technologie et de la recherche et développement.

Avantages pour la population canadienne

Les Canadiens tirent profit des partenariats du programme qui contribuent à réduire le nombre de pertes de la vie, de blessures et de dommages causés par des collisions aux passages à niveau, de même que par des incidents mettant en cause des trains et des piétons. Par exemple, en 2008, on a enseigné à plus de 100 000 enfants d'âge primaire, dans plus de 600 écoles à l'échelle du Canada, les notions de sécurité aux passages à niveau dans le cadre de l'Opération Gareautrain, parrainée par Transports Canada et ses partenaires.

Ce programme est également avantageux pour les Canadiens parce qu'il réglemente l'industrie ferroviaire de manière à ce que :

- les lois, règlements et règles ferroviaires soient appliqués;
- les équipages de trains soient formés de façon compétente et soient en mesure de faire face aux situations d'urgence;
- l'équipement et l'infrastructure ferroviaires soient bien conformes à tous les règlements applicables en matière de sécurité.

2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière

Description : L'activité de programme Sécurité routière, qui repose sur la *Loi sur la sécurité automobile* et sur la *Loi sur les transports routiers*, permet l'élaboration de normes et de règlements, la surveillance et la sensibilisation du public en vue de réduire le nombre de décès et de blessures, ainsi que les coûts sociaux qui découlent de l'utilisation de l'automobile, et d'accroître la confiance du public à l'égard de la sécurité du réseau de transport routier canadien.

Sécurité routière					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
126	35	127	31	122	29
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Des routes sécuritaires		Le nombre et les taux de décès et de blessures graves		Une réduction de 30 p. 100 fondée sur les données de la période de référence (de 1996 à 2001)	
La confiance du grand public vis-à-vis de la sécurité du réseau routier		Le pourcentage de Canadiens qui expriment un niveau de confiance élevé		Une réponse de 50 p. 100 voulant que les gens aient un niveau de confiance élevé	

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- modifiera la *Loi sur la sécurité automobile* afin d'améliorer son efficacité administrative. Cette modification contribuera à accélérer l'harmonisation des règlements sur la sécurité avec ceux de nos partenaires commerciaux, nous permettant ainsi de sauver encore plus de vies tout en réduisant les obstacles au commerce international et le coût d'achat d'un véhicule;
- ✶ fera la démonstration des systèmes de gestion de la sécurité aux industries de la fabrication automobile et du transport routier au moyen de réunions et d'exposés réguliers ou d'envois réguliers de renseignements par écrit (✶ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 3 de Transports Canada);
- mettra en œuvre des plans sur trois ans élaborés par la plupart des sphères de compétence afin de réaliser des progrès plus importants en vue d'atteindre les objectifs de la Vision sécurité routière 2010;
- collaborera avec les sphères de compétence provinciale en vue d'élaborer une nouvelle Vision sécurité routière 2020.

Avantages pour la population canadienne

Ce programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il :

- sensibilise le public aux questions relatives à la sécurité routière;
- améliore la communication et la coopération entre les organismes œuvrant dans le domaine de la sécurité routière;
- recueille des données fiables en matière de sécurité pour aider à déterminer les meilleures façons de réduire le nombre d'accidents de la route;
- renforce les mesures d'application;
- met en place des lois qui accentuent la sécurité pour les automobilistes et leurs passagers, de même que pour les piétons et les cyclistes.

Par exemple, le programme s'affairera à modifier la *Loi sur la sécurité automobile* et continuera de tenter de réaliser les objectifs de la Vision sécurité routière 2010, soit de réduire le nombre de blessures graves et de décès liés aux accidents de la route de 30 p. 100 d'ici 2010, ce qui permettrait de sauver 900 vies et d'éviter 4 900 blessures graves chaque année.

2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses

Description : Une exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, l'activité de programme Transport des marchandises dangereuses, fondée sur le risque, permet d'élaborer des normes et des règlements en matière de sécurité, d'assurer la surveillance et de fournir des conseils d'experts (p. ex., le Centre canadien d'urgence transport [CANUTEC]) sur les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses aux fins suivantes : promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport au Canada, déterminer les menaces à la sécurité publique et appliquer la Loi et son règlement, orienter les interventions d'urgence et limiter les répercussions des incidents survenus lors de transport des marchandises dangereuses et élaborer des politiques et entreprendre des recherches en vue d'accroître la sécurité.

Transport des marchandises dangereuses					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
139	14	139	14	137	14
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Sécurité du public durant le transport de marchandises dangereuses		Le nombre de rejets accidentels provenant de moyens de confinement dans des conditions normales de transport		En arriver, d'ici 2010, à ce qu'il n'y ait plus aucun rejet accidentel provenant de moyens de confinement dans des conditions normales de transport	
		Le nombre de décès ou de blessures attribuables aux marchandises dangereuses		En arriver, d'ici 2010, à ce qu'il n'y ait plus aucun décès et à ce que l'on réduise de 5 p. 100 les blessures par rapport aux données de référence	

Faits saillants de la planification

Durant la période de planification, le programme :

- modifiera la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* afin d'améliorer certaines exigences en matière de sécurité et d'y ajouter des éléments de sûreté, y compris un programme complet de sûreté (de prévention contre le terrorisme et d'intervention) durant les Jeux olympiques d'hiver de 2010 et de continuer à contribuer à garantir l'accès sécurisé aux marchés internationaux aux fabricants, aux producteurs et aux vendeurs canadiens;
- modifiera le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* de façon à l'harmoniser avec une nouvelle loi et apportera toutes les autres modifications nécessaires aux règlements.

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il protège leur santé, leurs biens et leur milieu contre le rejet accidentel de marchandises dangereuses dans des conditions normales de transport en :

- s'assurant que les personnes qui interviennent dans tous les aspects du transport de marchandises dangereuses observent les lois, règlements et normes de sécurité pour éviter le rejet accidentel de matières nocives dans des conditions normales de transport;
- mettant en œuvre le Plan d'intervention d'urgence de l'industrie approuvé par Transports Canada en cas d'accident;
- donnant des conseils d'expert à propos des marchandises dangereuses aux pompiers et aux autres premiers intervenants au moyen de CANUTEC, son centre d'intervention d'urgence reconnu mondialement, ouvert 24 heures par jour, sept jours par semaine.

2.4 Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr

Pour promouvoir la sûreté dans le réseau de transport, Transports Canada :

- élabore des politiques et des programmes pour réagir aux risques émergents pour la sûreté et maintenir la compétitivité du Canada (p. ex. le financement de l'équipement de sûreté dans les ports);
- élabore des règlements sur la sûreté des transports et supervise leur mise en œuvre par l'industrie (p. ex. les normes sur le contrôle des passagers dans les aéroports);
- travaille avec ses partenaires internationaux et nationaux pour faire progresser un programme commun et efficace de sûreté des transports (par ex. les normes sur les plans de sûreté dans les ports).

Un réseau de transport sûr est essentiel au maintien de la compétitivité et du niveau de vie du Canada. La confiance qu'inspire l'infrastructure de transport du Canada à l'échelle internationale est vitale parce qu'en tant que nation commerçante, le Canada doit transporter des produits sur de grandes distances pour les acheminer vers les marchés mondiaux. La confiance du public est également essentielle, car le nombre de personnes qui utilisent les divers modes de transport augmente chaque année.

Transports Canada gère le réseau de transport dans un environnement où les enjeux comme la mondialisation, le terrorisme, la sécurité nationale et la sécurité des Canadiens nous obligent à adopter des approches novatrices pour gérer les risques pour la sûreté du réseau ainsi que pour l'infrastructure sur laquelle il repose.

Qu'il s'agisse d'améliorer la sûreté des systèmes de transports en commun, des chemins de fer, des ports et des aéroports dans tout le Canada ou de superviser les ponts et les tunnels internationaux, les rôles joués par Transports Canada sont aussi nombreux qu'ils sont diversifiés et complexes.

Transports Canada cherche à protéger les Canadiens et leur réseau de transport et à empêcher qu'il soit utilisé comme moyen de menacer nos alliés tout en favorisant l'efficience des déplacements des personnes et des biens et en protégeant les droits et la vie privée des Canadiens. Pour atteindre ces objectifs, le Ministère :

- ✯ renforcera son engagement vis-à-vis de la sûreté aérienne grâce à un meilleur du contrôle des passagers et des non-passagers et à un programme d'inspection du fret aérien (✯ initiative clé sous la priorité opérationnelle n° 4 de Transports Canada);
- fera la promotion du maintien de la sûreté des infrastructures de transport essentielles en corrigeant les lacunes relevées dans la sûreté avec nos partenaires fédéraux, au besoin.

On trouvera de plus amples informations sur la sûreté des transports sur le site Web du Ministère.

2.4.1 Activité de programme : Sûreté aérienne

Description : Dans le cadre de l'activité de programme Sûreté aérienne on élabore, applique et surveille les politiques, les programmes, les règlements et les normes nécessaires à un system d'aviation canadien qui soit sûr et en harmonie avec la collectivité aérienne internationale.

Sûreté aérienne					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
278	62	254	41	254	43
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport aérien sûr		Indice composite du degré de sûreté du transport aérien (doit être élaboré d'ici 2009-2010)		D'ici 2015, la sûreté aérienne sera notée « élevée » ou « très élevée » au moyen de l'indice (ceci est susceptible de changer après que l'indice composite sera élaboré en 2009-2010)	
Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté aérienne à l'échelle internationale		Nombre d'ajustements apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale		En 2010, deux ajustements ou moins seront apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale	
Confiance du public en la sûreté du réseau de transport aérien		Pourcentage des répondants d'un sondage national qui signalent avoir confiance en la sûreté du réseau de transport aérien du Canada		En 2010, 90 p. 100 du public aura une confiance élevée ou modérée en la sûreté du réseau de transport aérien du Canada	

Faits saillants de la planification

Plusieurs rapports importants et examens externes ont abordé la question de la sûreté du réseau d'aviation civile du Canada au cours des dernières années. Parmi ceux-ci, mentionnons l'examen par le comité consultatif de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et le Rapport d'examen spécial par le bureau de la vérificatrice générale de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, tous deux publiés en 2006. En conséquence, au cours de la période de planification, le programme :

- ✶ élaborera une stratégie quinquennale pour améliorer le contrôle des bagages des passagers et des non-passagers, le contrôle de l'accès dans les aéroports et la sûreté du fret aérien (✶ initiative clé sous priorité opérationnelle n° 4 de Transports Canada).

Avantages pour la population canadienne

Le programme profite aux Canadiens parce qu'il aligne la sûreté du réseau de transport aérien sur le risque de telle sorte :

- qu'ils puissent continuer à profiter d'un vaste accès aux vols et au fret aérien qu'ils veulent, avec un minimum de coûts, de délais et de tracas;
- qu'eux ou leurs biens soient raisonnablement bien protégés des attentats terroristes lorsqu'ils voyagent par avion;
- que la possibilité que le réseau de transport aérien puisse être utilisé comme moyen de menacer les alliés du Canada sera réduite au minimum;
- que la sûreté aérienne du Canada soit aussi bonne ou meilleure que celle de nos partenaires commerciaux étrangers;
- que le réseau de transport aérien réagirait et se rétablirait rapidement en cas d'incident de sûreté.

2.4.2 Activité de programme : Sûreté maritime

Description : L'activité de programme Sûreté maritime, en collaboration avec ses partenaires, veille à l'application de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour protéger le Canada et ses citoyens tout en respectant les valeurs canadiennes. Elle protège l'intégrité et la sûreté ainsi que l'efficacité du réseau de transport maritime du Canada contre des interventions illicites, des attentats terroristes ou l'exploitation du réseau comme moyen d'attaquer nos alliés.

Sûreté maritime					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
121	29	128	12	130	16
Résultats escomptés		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport maritime sûr		En cours d'élaboration : l'indicateur doit être fondé sur les incidents tels qu'ils sont définis par le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*		La référence doit être établie en 2011, réduction de 10 p. 100 du nombre, de la fréquence et de la gravité des incidents aux termes du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* d'ici 2015	
Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté maritime à l'échelle internationale		Nombre de pays qui imposent des mesures de sûreté spéciales aux marchandises et aux personnes qui arrivent du Canada		D'ici 2010, aucun pays n'imposera de mesures de sûreté spéciales aux marchandises et aux personnes qui arrivent du Canada	
Confiance du public en la sûreté du réseau de transport maritime		Pourcentage de la population sondée qui signale avoir confiance en la sûreté maritime		D'ici 2015, 90 p. 100 de la population sondée signalera avoir confiance en la sûreté maritime	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme :

- mettra en œuvre le centre des opérations de sûreté maritime du réseau Grands Lacs, comme on l'a annoncé dans le budget de 2008;
- achèvera les propositions réglementaires pour les traversiers intérieurs, partiellement motivées par les analyses des lacunes et les examens coopératifs effectués par le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime depuis 2005;
- élaborera une stratégie nationale de rétablissement du commerce dans le cadre du Plan d'action approuvé sur la sûreté des transports.

Avantages pour la population canadienne

Le programme profite aux Canadiens parce que :

- les ports et les bâtiments ont en place des mesures de sûreté qui contribuent à les protéger des attentats terroristes;
- la possibilité que le réseau de transport maritime soit utilisé comme moyen de menacer les alliés du Canada est réduite au minimum;
- les normes de sûreté maritime du Canada sont conformes aux normes internationales ou les dépassent et ces normes sont harmonisées avec celles des États-Unis et de nos autres principaux partenaires commerciaux;
- le Canada demeure bien coté par le milieu international de la sûreté maritime, de sorte que les Canadiens puissent continuer à profiter d'un accès facile à des biens et à des services à prix concurrentiels;
- le réseau de transport maritime est capable de réagir et de se rétablir rapidement en cas d'incident de sûreté.

2.4.3 Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal

Description : Relevant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et du mandat en matière de sûreté des transports du gouvernement fédéral, l'activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal renforce la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal (principalement le transport ferroviaire et le transport urbain) contre des attaques terroristes directes. En collaboration avec des partenaires pour protéger le Canada et les Canadiens d'une façon qui respecte les valeurs canadiennes et qui assure l'efficience du réseau de transport, l'activité de programme permet de veiller au leadership du fédéral, et d'élaborer et de renforcer les cadres réglementaires et volontaires (règlements, codes pratique, protocoles d'entente) et de verser des contributions.

Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
69	11	44	7	39	6

Résultats escomptés	Indicateurs de rendement	Objectifs
Les exploitants du transport en commun connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires lorsque ces dernières sont en place.	Pourcentage des exploitants des catégories de niveaux 1 et 2 qui connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires	Connaissance chez 100 p. 100 des exploitants du transport en commun d'ici 2011
		D'ici 2011, catégorie 1 : adoption chez 80 p.100, et catégorie 2 : adoption chez 50 p.100
Les exploitants du transport ferroviaire (passagers et marchandises) connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires (lorsque ces dernières sont en place).	Pourcentage des exploitants qui connaissent les cadres volontaires	Connaissance chez 100 p. cent des exploitants du transport des passagers et des marchandises d'ici 2011
	Pourcentage des compagnies de chemin de fer de classe 1 et de certains exploitants de train de banlieue (p. ex. AMT, GoTransit, West Coast Express) qui adoptent les cadres volontaires	Adoption volontaire par 100 p.100 des exploitants du transport des passagers et des marchandises d'ici 2011

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme :

- adoptera des plans de sûreté pour renforcer la robustesse du réseau de transport ferroviaire et du transport en commun du Canada;
- mettra en œuvre les dispositions sur la sûreté de la nouvelle *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* qui est entrée en vigueur en 2007;
- procédera à une évaluation de sûreté du corridor Fort Francis-Prince Rupert, à l'appui de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Avantages pour la population canadienne

Le programme profite aux Canadiens parce :

- qu'il sensibilise l'industrie aux questions de sûreté;
- qu'il améliore la communication et la coopération sur les questions de sûreté entre les exploitants des transports comme les compagnies de chemin de fer, les entreprises de camionnage, les compagnies d'autobus et les autorités des transports en commun;
- qu'il travaille avec les partenaires internationaux pour renforcer les exigences relatives à la sûreté du transport terrestre et du transport multimodal;
- qu'il fait en sorte que le réseau ait la possibilité et la capacité de reprendre le transport efficient des personnes et des marchandises après un attentat terroriste.

2.5 Activité de programme : Services internes

Description : Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants : services de gestion et de surveillance, services de communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel, services de gestion des acquisitions et services de gestion des voyages et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies à un programme particulier.

Services internes					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**	**ETP**	**Dépenses prévues (en millions de dollars)**
1 235	172	1 229	173	1 208	173

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme :

- ✯ améliorera la gouvernance du portefeuille à l'aide de stratégies de gestion intégrées (✯ initiative clé sous la priorité de gestion n° 1 Transports Canada) en :
  - améliorant la gestion du portefeuille des sociétés d'État, en particulier en ce qui concerne les difficultés auxquelles sont confrontées la Société canadienne des postes, la Société des ponts fédéraux Limitée, Ridley Terminals Inc. et Marine Atlantique S.C.C.;
  - mettant en œuvre l'examen stratégique, y compris l'élaboration des plans d'action;
  - faisant la promotion de l'intégration en établissant des processus et des initiatives conjoints entre Transports Canada et Infrastructure Canada en ce qui concerne la gouvernance, la planification des activités, le renouvellement de la fonction publique et la réduction du volume de l'« ensemble de règles » du gouvernement;
- ✯ appuiera le renouvellement de la fonction publique et améliorera la gestion des personnes (✯ initiative clé sous la priorité de gestion n° 2 de Transports Canada) en :
  - mettant en œuvre le Plan d'action sur le renouvellement de la fonction publique de Transports Canada pour la planification, le recrutement, le perfectionnement et l'infrastructure créant des conditions favorables;
  - poursuivant la mise en œuvre de la stratégie de gestion des personnes de Transports Canada (y compris le Plan d'action sur la diversité) et du Plan intégré des ressources humaines;
- améliorera la planification intégrée et la gestion du rendement pour améliorer les résultats du Cadre de responsabilisation de gestion du Ministère et pour soutenir la nouvelle architecture des activités de programme de Transports Canada.

SECTION III – INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

3.1 Liste des tableaux

Les tableaux suivants ont été transmis électroniquement. Les tableaux se trouvent sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse : http://www.tbs-sct.gc.ca/rpp/2009-2010/index-fra.asp

Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

Achats écologiques

Stratégie de développement durable

Initiatives horizontales

Vérifications internes

Évaluations

Sources des recettes disponibles et non disponibles

Sommaire des dépenses en immobilisations par activité de programme

3.2 Autres points intéressants

A
Activité de programme Sécurité ferroviaire
http://www.tc.gc.ca/SecuriteFerroviaire/Menu.htm
Activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal
http://www.tc.gc.ca/sureteferroviaire/stfptu/menu.htm
Architecture des systèmes de transport intelligents pour le Canada
http://www.tc.gc.ca/innovation/sti/fra/architecture.htm
Approche des portes d'entrée et des corridors
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/index2.html

B
Budget de 2008
http://www.budget.gc.ca/2008/plan/chap4-fra.asp
Budget de 2009
http://www.budget.gc.ca/2009/plan/bpc3d-fra.asp

C
Cadre de politique national sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Cadredepolitiquenational/politiquenational.html
CANUTEC
http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/menu.htm
Chantiers Canada – Une infrastructure moderne pour un Canada fort)
http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/plandocs/booklet-livret/booklet-livret-fra.html

Chantiers Canada
http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/index-fra.html
Ciel bleu
http://www.tc.gc.ca/pol/fr/ace/consultations/cielbleu.htm
Comité consultatif de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
http://www.tc.gc.ca/tcss/RSA_Review-Examen_LSF/index-fra.htm
Concordance financière des activités de programmes
http://www.tc.gc.ca/services-generaux/finance/rpp/concordance.htm
Corridor Windsor-Detroit
http://www.portecontinentale.ca/windsor.html

D
Dépenses prévues
http://www.tc.gc.ca/services-generaux/finance/rpp/Depenses_prevues_du_Ministere.htm

E
Eau de ballast des navires
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/environnement/sources/ballast.htm
En voiture : Sécurité ferroviaire – Plan stratégique 2005-2010
http://www.tc.gc.ca/SecuriteFerroviaire/Publications/PlanStrategique.htm
Examen des services de marchandises ferroviaires
http://www.tc.gc.ca/pol/fr/acg/acgb/fret/cadre-final.htm
Examen par le comité consultatif de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
http://www.tc.gc.ca/tcss/CATSA/Final_Report-Rapport_final/rapport_final_f.htm

F
Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers
http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/funprog-progfin/target-viser/gbcf-fpepf/gbcf-fpepf-fra.html

I
Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique
http://www.tc.gc.ca/portesetcorridors/ipcap/index.html

L
La prochaine vague : Plan stratégique de la Sécurité maritime 2003-2010
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/Tp13111/2003-2010/menu.htm
Lois
http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/lois/menu.htm

O
Opération Gareautrain
http://www.operationlifesaver.ca/sec_top/fr_Welcome.asp

P

Plan intégré des ressources humaines
http://www.tc.gc.ca/services-generaux/rh/planrh/menu.htm
Porte continentale Ontario-Québec
http://www.portecontinentale.ca/index2.html
Porte d'entrée de l'Atlantique
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Atlantique/LaPorteCanadiennedel'Atlantique.html
Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
http://www.tc.gc.ca/sujet/ausujetdetic.htm
Programme de remise écoAUTO
http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/ecoauto-fra.cfm
Programme national de surveillance aérienne
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/pnsa.htm
Programme pour les portes d'entrée et les passages frontaliers
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/index2.html
Programme pour les portes et corridors commerciaux
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/index2.html

R

Rapport d'examen spécial par le bureau de la vérificatrice générale de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
http://www.catsa.gc.ca/francais/about_propos/rep_rap/oag_bvg/index.shtml
Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/regime/menu.htm

S

Sécurité aérienne
http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/securiteaerienne/menu.htm
Sécurité maritime
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm
Sécurité routière
http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/index.htm
Stratégie écoTRANSPORTS
http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/index-fra.cfm
Stratégie pour le Nord
http://www.northernstrategy.ca/
Structure organisationnelle
http://www.tc.gc.ca/sujet/departement/menu.htm
Substances nocives et potentiellement dangereuses
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/snpd/menu.htm
Sûreté maritime
http://www.tc.gc.ca/suretemaritime/menu.htm
Sûreté-Transit
http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/transport_ferroviaire/programme_de_contribution/menu.htm
Sûreté des transports
http://www.tc.gc.ca/surete/menu.htm

Systèmes de gestion de la sécurité aérienne
http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/menu.htm
Systèmes de transport intelligents
http://www.tc.gc.ca/innovation/sti/fra/menu.htm

T
Taux d'accidents liés au transport
http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2007/3_securitie.html
Transport et l'environnement
http://www.tc.gc.ca/environnement/menu.htm
Transport des marchandises dangereuses
http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm

V
Vision sécurité routière 2010
http://www.ccmta.ca/french/committees/rsrp/rsv/rsv.cfm
Vol 2010
http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/Vol2010/intro.htm

INDEX

Air pur – Transport 10, 32
Cadres qui appuient le marché des transports 9
Collectivités sûres et sécuritaires 11, 12
Croissance économique forte 9
Eau propre – Transport 10, 33, 34
Écomonie fondée sur l'innovation et le savoir 9
Environnement propre et sain 10
Fret aérien 16, 46, 47, 48
Gérance de l'environnement – Transport 10, 35
Infrastructures de transport 9, 27
Innovation dans le secteur des transports 29
Innovation dans le transports 9
La régie du portefeuille 16
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada 33, 39, 40
Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs 39
Loi maritime du Canada 22
Loi sur l'aéronautique 38
Loi sur l'ouvrage de franchissement du Detroit de Northumberland 22
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques 33, 34, 39
Loi sur la protection des eaux navigables 15, 39, 40
Loi sur la responsabilité en matière maritime 33
Loi sur la sécurité automobile 42, 43
Loi sur la sécurité ferroviaire 37, 41, 42, 54
Loi sur la sûreté du transport maritime 48
Loi sur le cabotage 39
Loi sur le pilotage 39
Loi sur le transport des marchandises dangereuses 44
Loi sur les ponts et tunnels internationaux 50
Loi sur les transports au Canada 3
Loi sur les transports routiers 42
Marché équitable et sécurisé 9
Portes d'entrée et corridors 9, 25, 26
Sécurité aérienne 11, 38
Sécurité ferroviaire 11, 41
Sécurité maritime 11, 40
Sécurité routière 11, 42
Services internes 5, 18, 20, 52
Stratégie de développement durable 53
Sûreté aérienne 12, 47
Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal 12, 49, 50
Sûreté maritime 12, 48
Transport efficient 4, 5, 9, 18, 20, 21, 23, 51
Transport respectueux de l'environnement 4, 5, 10, 18, 20, 31
Transport sécuritaire 4, 5, 11, 15, 18, 20, 37
Transport sûr 4, 5, 12, 18, 20, 46